

## Bírálói vélemény

Bódy Zsombor „Családi vállalkozás – nagyipari vállalat – szocialista technokrácia. Az Uhri Testvérek/Ikarus vállalat gazdaság-, társadalom- és kultúrtörténete c. akadémiai doktori értekezéséről.

Soós Károly Attila, a közgazdaságtudományok kandidátusa.

Budakalász, 2021. január 18.

***Mint azt a külön erről szóló nyilatkozatban is közöltem, az értekezést az akadémiai doktori cím elnyerésére alkalmasnak tartom, és javaslom a kitűzését nyilvános vitára.***

### 1. Időbeli áttekintés

Bódy Zsombor doktori értekezése kitűnő ismeretanyag alapján, magabiztosan és meggyőzően vezeti végig az olvasót az Uhri-testvérek által alapított, az államosítás óta Ikarus-ként ismert autóbuszgyár történetén a két világháború közötti kezdetektől az 1970-es évekig. A vállalat történetében, mint cseppben a tenger, tükröződik a magyarországi kommunista tervgazdálkodás története, legalább is az utóbbinak a földolgozóipari része. Az elemzés az 1980-as évekig nem terjed ki, de világos képet kapunk arról, hogy a vállalat már az 1970-es években rajta volt azon az úton, amely aztán egyenesen vezetett a dicstelen véghez.

A vállalat életében – és persze általánosabban a nehéziparban, sőt a gazdaság számos más területén is – már a II. világháború idején megjelentek a későbbi kommunista tervgazdálkodás elemei: a kötelező állami föladatokra való termelés, a mennyiségi szemlélet és az ezekhez logikusan kapcsolódó állami finanszírozás.

A háborút rövid ideig jó konjunktúra követte (ahogy ez már a hiperinflációk kibontakozásának időszakában szokás), és ez nagyon kedvezett a vállalatnak, amely akkor és a következő években még a buszokon kívül más járműveket, de mindenesetre csakis beruházási javakat gyártott, javított.

A stabilizációval beköszöntött keresletcsökkenés fontos szerepet játszott abban, hogy a vállalat egyre inkább sodródott (vissza) az állami irányítás felé. Ezt a folyamatot az államosítás zárta le. És 1948-ban már az Ikarus néhány új buszának átadását mint kiemelkedő fontosságú szocialista vívmányt a Parlament előtt rendezett ünnepséggel pecsételték meg, ahol a köztársasági elnök is beszédet mondott. A politikai körülmények átalakulása ahogy sok más helyen, úgy itt sem jelentette azt, hogy nem volt zűrzavar. Például a vállalat korábbi német külső kapcsolatai szovjet és más „demokratikus” irányokra változtak, de a nyugati gépimport nem szűnt meg; Zerkovitz Béla főmérnököt pártvonalon támadták, és ellene szabotázsügyű miatt ÁVH-vizsgálat folyt, de nagy személyes sikerként 1953-ban külön kísérleti üzemet létesíthetett, és munka érdemrendet is kapott.

Az 1956-os forradalom idején az Ikarusban is alakult Munkástanács, amely itt sikeresen gondoskodott a termelés folyamatosságáról. Azonban természetesen politizált is, és ezzel a tevékenységgel összefüggésben a forradalom után a vállalatot súlyos veszteség érte: távozott az addig a működésben kulcsszerepet játszó főmérnök és főkonstruktőr valamint körülbelül 200 további dolgozó, főleg

nemigen pótolható szakmunkás. Ez törést okozott a vállalat addigi gyors növekedésében; a szakmunkásproblémára a továbbiakban még visszatérek.

Ugyanakkor megjelent egy új mérnökgeneráció, nem kis részben maguk is 56-osok, köztük a további fejlődés egyik főszereplője, az akkor még frissdiplomás Michelberger Pál. Az eltávolított Zerkoviczhoz és Cséfalvay főkonstruktórhöz hasonlóan nekik is fontos törekvésük volt az, hogy a vállalat térjen át az alvázra, azaz általában teherautó-alvázra – de mindenképpen erős, a karosszéria szilárdságnövelő szerepét nem igénylő alvázra – épített buszok gyártásáról az önhordó, az alváz helyett gyöngébb, úgynevezett fenékvázra igénylő konstrukciókra. Ezt a fontos újítást Nyugatot járt professzorok tanították meg ennek az új generációnak a Műegyetemen. A gazdaságirányítás magasabb szintjeivel sok vita folyt erről. Azok ellenérve az volt, hogy a különféle nagy gépjárművek közös alvázának megtartása a nagy sorozatok gyártásának előnyét (skáláhozadék) biztosítja.

Az önhordó konstrukció átütő győzelmét a Közúti Járműprogram hozta el. Ez a KGST – a fiatalabbak kedvéért hozzá kell tennem: egyfajta kommunista közös piac – nagyon kevés, nemcsak magyar vonatkozásban nagyon kevés sikeres specializációjának egyikéből fakadó magyar kormányzati fejlesztésű földatterv volt. A lényeg itt az volt, hogy a Szovjetunió és a Német Demokratikus Köztársaság vállalta, hogy tőlünk a továbbiakban rendszeresen tekintélyes mennyiségű buszt vásárolnak, a többiek pedig lemondtak arról, hogy nekünk az ő ellátásukban konkurenciát támasszanak. A Program kialakítása sokáig húzódott; lényegében a buszmotorok gyártását biztosító Maschinenfabrik Augsburg–Nürnberg – győri Magyar Vagon- és Gépgyár licencszerződés 1967 februári aláírásával került megvalósítható állapotba. A megvalósítás nagy beruházásokat igényelt. Az Ikarusnál, amely továbbra is a buszok karosszálását végezte, három automatizált gyártósor épült föl. Olyan hegesztőgép-sorokról van itt szó, amelyeket egyébként személyautó-gyártásban alkalmaznak, ahol elemi gazdaságossági követelmény a nagy sorozat. A nagy sorozatok azt is lehetővé tették, hogy a karosszériaelemeket ne kézi munkával kalapálják ki, hanem előre sajtolják, éspedig akkor már ne is könnyűfémből, hanem olcsóbb acélból.

A Program, általában a KGST-együttműködés egyik problémája volt, hogy a gyártó országnak általában magának kellett gondoskodnia a termék minden alkatrészének gyártásáról, a mi esetünkben az úgynevezett főegységekről (motor, sebességváltó, stb.) és azok alkatészairól is, és ha ezek optimális sorozatnagysága eltért – általában eltért – a buszokétól, akkor nemigen lehetett a problémát kezelni. Könnyű belátni azt, hogy a nálunk kialakított buszgyártás ebben a tekintetben is mennyire más volt, mint mai autóiparunk.

Itt azonban kissé hiányos a jelölt által előadott történet. Ugyanis valójában, ha nem is könnyen, sem nem gyorsan, de sikerült néhány főegység-igényünket importból kielégíteni. Nem Nyugatról (konvertibilis valutát ilyen célra nem lehetett fölhasználni). A Szovjetunióból kaptuk a nem hajtott tengelyeket (a minőségükre rengeteg panaszt hallottunk) és a szervokormányművet (ez jó minőségű volt; emiatt a vállalati személyzet nagy része sem sejtette, hogy szovjet eredetű). Csehszlovákiából jött az automata sebességváltó (amelyből az első jó néhány évben csak a városi buszokba jutott).

A szovjet (és NDK-) piac megszűnésével lehetetlenné vált a vállalat működése, mert az automatizált gyártósorokat ésszerű költségekkel nem lehetett a továbbiakban egyedül eladható kisebb sorozatok gyártására átállítani.

## **2. A doktori értekezés eredményei**

A tézisekben adott sorrendet követve értékelem az eredményeket és az azokban megfogalmazottak eredetiségét.

A dolgozók élete már a világháború idején üzemcentrikus lett – a közösségi élet szerveződéseitől a vállalati szociálpolitikai juttatásokig, „amit a szocialista korszak jellegzetességének szoktak tartani”. Ezek fontos leírások, de nem eredetiek. Közismert, hogy a csepeli Weiss Manfréd Művek még kórházat is épített a dolgozóinak; ott, ahol sok szakképzett munkás dolgozott, vállalati közösségi élet szervezése a szakszervezetek révén gyakran megvalósult.

A háború alatt a vállalat állami megrendeléseket teljesített, és „puha költségvetési korlátja” volt. Fontos elemzés, de nem eredeti. A különféle többletköltségek sokszorozódása az államhoz szorosan kapcsolódó termelés, beruházások, stb. esetében megszokott jelenség a világ minden táján.

A jelölt által nyilvánvalóan az értekezés fő eredményének tekintett – nevezzük így – technokrácia-tétel fontos, helytálló és eredeti is, noha sajnos több probléma is van vele.

A tézisekben a tétel tárgyalása azzal a (tétel lényegére már rámutató) állítással kezdődik, hogy az államosítással „nem egyszerűen az MDP, illetve az általa uralt állami apparátusok közvetlen hatalma alá került a vállalat. Az államszocialista hatalom kezdetétől csak egy technokrata réteg közbejöttével tudta elérni a termelés világát...”. Szerencsétlen dolog az, hogy a megállapítás a technokráciát **általában** az irányító szervekkel állítja szembe, amivel a technokráciát mint olyat **a vállalat vezetésére** (nyilván annak egy részére) **korlátozza**. Az ezt követő mondat (alapjában véve helyesen) kiterjeszti a technokrácia fogalmát a kutatóintézetekre (itt nyilván eltekint attól, hogy pártirányítás azoknál is volt) és a műszaki-tudományos egyesületekre (az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság későbbi, a Kádár-rendszerben történt létrehozását pedig a technokrácia intézményesítésének nevezi, 123. oldal). Azonban ez a mondat sem engedi meg azt, hogy technokrácia az irányító szerveknél is legyen, azok bármely szintjén. Az értekezés 78. oldalán, ugyancsak hasonló szellemben, azt olvashatjuk, hogy „(a) vállalkozói funkciók egy része nem az államapparátushoz, hanem a technokratákhoz” került. Másutt viszont (135. oldal) elismeri a jelölt, hogy technokrácia létezik az államapparátus különböző szintjein is: „(a)z apparátusok különböző egységei technokrata szaktudást birtokoltak, és ez a tudásmonopólium mozgásteret teremtett nekik a politikai vezetéssel szemben...”. Igen, technokrata szaktudás és **részben** technokrata jellegű viselkedés létezett és létezik – még miniszterelnöki szinten is (gondoljunk például Koszigin néhai szovjet miniszterelnökre vagy Lázár Györgyre, akit itt a kontraszt kedvéért szembe állíthatunk például Kállai Gyulával).

Az utóbb idézett mondatban azonban van egy másik probléma. Ott ugyanis a technokraták tudásmonopóliumáról van szó, és ez önmagában véve helyes, de van egy, a jelölt által sehol sem említett és valójában a tárgyalt folyamatokban is fontos másik fajta tudásmonopólium is, amelyet fogalmilag akkor is meg kell különböztetni az előbbtől, ha azzal gyakran összekeveredik. Ez az **alárendelt** tudásmonopóliuma: az irodalom gyakran információs aszimmetria elnevezéssel tárgyalja. Például azt, hogy mi van és mi nincs egy vállalat raktárában, a vállalat igazgatója (akár technokrata, akár nem) sokkal inkább tudhatja, mint a miniszter, és az ilyen tudás is hatalom. Az egyébként kitűnő irodalomfeldolgozáson alapuló tanulmány sajnos csak alig (az általam és kollégáim által a Közüti Járműprogramról írt tanulmányokon kívül egyáltalán nem) foglalkozik a vonatkozó irodalommal. Pedig a tervalkuról, tervbe akaszkodásról, az 1968-as reform utáni szabályozóalkuról, az ágazati lobbik – ha úgy tetszik, technokrata csoportok – tevékenységéről könyvtárnyi irodalom található.

Mégis be kell látnunk azt, hogy a jelölt alkotott újat és nagyon fontosat ezen a területen. Ugyanis a jelölt az Ikarus-on belüli és az azon kívül (az Autóipari Kutatóintézetben, a győri Magyar Vagon- és Gépgyárban, a Csepel Autógyárban. stb.-ben) dolgozó és a közvetlen munkakapcsolatokon túlmenően különféle egyesületekben és az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottságban is hálózati kapcsolatokat fönntartó technokrácia szerepét, hatalmát, a politikai hatalom által végrehajtott kvázi emancipációját azzal hozza összefüggésbe, hogy a politikai hatalom a zászlajára tűzte a műszaki vívmányokat

megjelenítő újabb és újabb autóbuszokat mint **a modernitás egyúttal szocializmust is jelentő jelképeit**. Ilyen összefüggésről pedig eddig nem tudott az irodalom, amelynek néhány fontosabb példáját felsorolja az alább található Irodalomjegyzék. Az azokban található és más hasonló elemzések a vállalati, ágazati lobbik gyakran megfigyelhető többé-kevésbé hatalmi, azaz fontos döntéseket majd hogyan meghatározó helyzetekbe kerülését azzal magyarázták, hogy tevékenységüktől valamilyen fontos gazdasági eredményt (példáknál maradvá: személyszállításra és szovjet kőolaj-vásárlás ellentételezésére alkalmas buszokat) vártak, és/vagy azzal, hogy jó politikai kapcsolatokkal rendelkeztek, és **sohasem** a műszaki vívmányok szocializmust is megtestesítő modernitásával.

Az értekezés további fontos és új eredménye az Ikarus vállalati **munkásállomány szakképzettsége** alakulásának és politikai viselkedésüknek a végig követése a háború végétől az 1970-es évekig, beleértve az 1956-os forradalmat is és azt, hogy a forradalom utáni megtorlás fontos szerepet játszott a fejlődés ideiglenes megtörésében. Fontos és új az a fölismerés, hogy az **egyre súlyosabb szakmunkáshiánynak** szerepe volt a kései 1960-as években kezdődött túlzott automatizálásban.

Fontos és helyes megállapítás az, hogy a technokrácia előbb tárgyalt, a Közüti Járműprogramról hozott döntésekben játszott nagyon fontos szerepe végül nagy bajhoz, a Program eredményezte termelési kapacitások **fölöslegessé válásához** vezetett. A vállalati vezetés kezdetben azt remélte, hogy a nagy sorozatú gyártás olyan **költségelőkkel** fog együtt járni, amelyek a vevők nagyon széles körét meggyőzik majd arról, hogy az alacsonyabb árakért cserébe érdemes vállalniuk némi kényelmetlen kompromisszumokat. Azonban gyorsan súlyos gondná vált az, hogy észszerű költségek mellett a gyártósorokat nem tudták kisebb buszok és korszerű, utastér alatti csomagterű távolsági buszok gyártására fölszámolni. A vezetés gondolkozott kisebb sorozatú buszok gyártásának fokozatos, jelentős mértékű növelésén a már létező (és konvertibilis valutával fizető exportra termelő) gyáregységben, de ez drága lett volna.

Azonban a szovjet piac csökkenésével, majd annak és az NDK-nak az eltűnésével a túlságosan merev, csak nagy sorozatok gyártására alkalmas gyártósorok végül egyszerűen használhatatlanok lettek. Alaposan és kiválóan világítja meg a jelölt ennek a kínálati oldalát, okait, de az itt föl idézettek mellett nem szól a keresleti oldalról. Pedig fontos tény, hogy az Ikaruséhoz akár csak távolról is mérhető buszszorozatokra a Szovjetunió kívül sehol sem volt és **nem is lehetett** importigény. A beszerezni kívánt városi buszok milyensége általában a polgármester (és környezete) ízlésétől, a távolsági buszoké az üzemeltető elképzeléseitől függ. Nehéz elképzelni, hogy például két német vagy két indonéz (vagy akár két mai orosz) nagyváros akár csak közel is egyforma buszokat vegyen. A Szovjetunióban ez **kifejezetten fordítva** volt. Az Ikarus ajánlotta a szovjet Állami Tervbizottságnak (Goszplan), hogy szállítana légkondicionált buszokat a déli területekre, Északra pedig olyanokat, amelyek acéllemezei nem törnek el a nagy hidegben. A Goszplan elutasította a javaslatot, mert sohasem tudhatta előre, hogy mennyi busz hova fog kerülni. Volt olyan év, amelyben 4000 darab, még a színében is egyforma (városi) buszt vásároltak.

Tehát az 1980-as évek végén a vállalat további fennmaradására nyilvánvalóan **nem volt semmi esély**. Az értekezés hangsúlyozza, hogy ezt a fejleményt az 1960-as években nem lehetett előre látni. Ez persze igaz, de később, 1977-ben az amerikai CIA már előre jelezte azt, hogy az 1980-as évek közepén tetőzni, aztán csökkenni fog a szovjet kőolajkitermelés. Ebből annyit meg lehetett érteni, hogy a szovjet buszkereslet csökkenni fog, és a magyar járműiparnak a buszügy további erőltetése helyett a kifejlesztett **háttér-szakágazatok** (motorgyártás, hajtott tengelyek gyártása, stb.) **nemzetközi munkamegosztásba** való (bármilyen nehéz) beillesztése felé kellene elmozdulnia. Bauer Tamás kollégámmal, akivel akkor tanulmányt írtunk a magyar közútjármű-gyártásról, föl hívtuk erre az illetékesek figyelmét. Meg is kaptuk érte a magunkét.

Végül, fontos és eredeti elemzést és megállapításokat tartalmaz az értekezés záró fejezete, amely az Ikarus busztermelése mint **modern és természetesen szocialista** vívmány hagyományos **nemzeti jelképekkel**, jelképes helyszínekkel való propagandisztikus összekapcsolásáról szól. Ezt a fentiekben egy másik fontos újdonsággal kapcsolatban már érintettem.

## Irodalomjegyzék

Antal László (1985) Gazdaságirányítási és pénzügyi rendszerünk a reform útján. Budapest: Közgazdasági és Jogi könyvkiadó.

Bauer Tamás (1976) Tervgazdaság, beruházás, ciklusok. Budapest: Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.

Csanádi Mária (1980) A differenciált erőforráselosztás és a támogatások újratermelődésének néhány összefüggése. Budapest: PM Pénzügykutató Intézet.

Valentiny Pál (1979) Vállalatfejlődés és állami beavatkozás. Budapest: MTA Közgazdaságtudományi Intézet.